

MUSEOLIIKENNÖITSIJÄT AVAAMASSA RATAA MONIOPERAATTORIJÄRJESTELMÄÄN



**HAAPAMÄEN
MUSEOVETURIYHDISTYS ry**

MUSEOVARIKKO HAAPAMÄELLÄ
— MUSEOJUNALIIKENNETTÄ
YMPÄRI SUOMEN

Museoliikenne

- Vuonna 2003 tehty rautatielain muutos mahdollisti museoliikenteen
- Historiallisella kalustolla suoritettua vähäistä liikennettä
- Museoliikennöitsijät (6 kpl) ovat voittoa tavoittelemattomia yhteisöjä
- Museoliikennöitsijät käyttävät valtion rataverkkoa VR:n ja radanpidon yritysten ohella



Haapamäen Museoveturiyhdistys ry

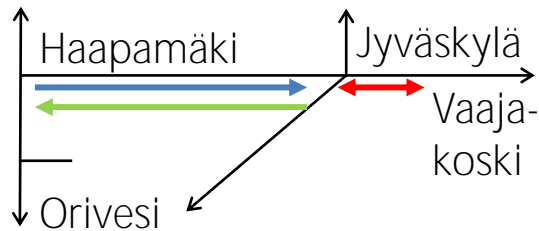
- Yhdistyksen tavoitteena on vanhan rautatiekaluston ja siihen liittyvän tietotaidon säilyttäminen
- Omistaa ja hallinnoi Haapamäen museovarikkoa ja kymmeniä museoituja kalustoyksiköitä
- Rahoittaa toimintaansa pääosin museoliikenteellä
- Liikennöi noin 100 junaa ja noin 5000 km vuodessa



“Vanhan ajan matkustuselämyksiä turvallisesti”

Esimerkki museoajosta

- Yleensä museoajo on kaikille markkinoitu lyhyt edestakainen matka, joskus tilausajotyypinen esim. tapahtumaan liittyen
- Ajoon liittyy usein kaluston siirtoa tyhjänä
- Höryveturin siirrot tehdään dieselveeturin avustamana



Museoajon ennakkotoimet

- Aikataulusuunnittelu ja ratakapasiteetin hakeminen
- Seisonta- ja matkustajapalveluraiteiden käytöstä sopiminen
- Matkustajainformaatiosta sopiminen
- Vaihtotöiden suunnitleminen
- Höyryveturin polttoaine- ja vesihuollon suunnitleminen ja sopiminen
- Yhdistyksen sisäiset järjestelyt kuten miehitykset ja asiakaspalvelun järjestelyt sekä kaluston valmistelu



Kokemuksia

- Kuluneen kymmenen vuoden aikana on tapahtunut paljon myönteistä kehitystä ja pääosin järjestelyt ovat toimivia
- Aluksi suuria ongelmia aiheutui siitä, ettei myönnetty ratakapasiteetti ollut liikenteenohjauksen tiedossa tai sen päälle oli laitettu kulkuun lisäjunia
 - LIIKE-järjestelmän käyttöön ottaminen on poistanut ongelmat lähes kokonaan



Kokemuksia

- Raiteiston käytön suunnittelu on hankalaa, koska tietoa raiteiden käyttämisestä ei ole tarjolla
- Raiteiston käytöstä sopimiselle ei ole suoraa kanavaa
- Tiedotus poikkeustilanteista on puutteellista
- Rataverkkoa koskevien tietojen ja dokumenttien saatavuus on parantunut huomattavasti
- Tankkaaminen on järjestynyt sopimusten mukaisesti



Operaattoreiden määrän kasvaminen

- Haasteet operaattoreiden määrän kasvaessa
 - Ratapihakapasiteetin jakaminen hakee vielä muotoaan ja tulee olemaan suurin haaste
 - Toimijoiden tasapuolinen kohtelu poikkeustilanteissa
 - Ratakapasiteetin riittävyys tietyillä rataosuuksilla
- Pääosin rataverkko ja järjestelyt ovat valmiita operaattoreiden määrän kasvamiseen



